



CÓD: OP-071AG-21  
7908403509744

# ICAPUÍ

*PREFEITURA MUNICIPAL DE ICAPUÍ  
DO ESTADO DO CEARÁ*

Agente de Trânsito

**EDITAL Nº 001/2021 DE 28 DE JULHO 2021**

## ***Língua Portuguesa***

1. Interpretação E Compreensão De Texto. Tipos De Texto. Tipos De Linguagem: Verbal, Não-Verbal, Denotativa, Conotativa, Coloquial, Formal Coesão. Coerência. Referenciação . . . . .	01
2. Fonética: Encontros Consonantais E Vocálicos, Dígrafos, Ditongos E Sílabas (Divisão E Classificação) . . . . .	11
3. Ortografia . . . . .	12
4. Pontuação . . . . .	13
5. Morfologia: Classes De Palavras, Processo De Formação Das Palavras . . . . .	14
6. Análise Sintática Dos Períodos Simples E Composto . . . . .	21
7. Concordância Nominal E Verbal . . . . .	23
8. Regência Verbal E Nominal . . . . .	25
9. Semântica: Sinonímia E Antonímia . . . . .	26
10. Funções Da Linguagem . . . . .	26
11. Colocação Pronominal . . . . .	27
12. Linguagem E Sentido. Ambiguidade . . . . .	28
13. Figuras De Linguagem . . . . .	28

## ***Matemática***

1. Números Relativos Inteiros E Fracionários: Operações E Suas Propriedades (Adição, Subtração, Multiplicação, Divisão E Potenciação). Múltiplos E Divisores: Máximo Divisor Comum E Mínimo Múltiplo Comum. Frações Ordinárias E Decimais. Números Decimais: Propriedades E Operações. Expressões Numéricas. Fundamentos Da Teoria Dos Conjuntos. Conjuntos Numéricos: Números Naturais E Inteiros (Divisibilidade, Números Primos, Fatoração, Máximo Divisor Comum, Mínimo Múltiplo Comum). Números Racionais E Irracionais (Reta Numérica, Valor Absoluto, Representação Decimal). Números Reais (Relação De Ordem E Intervalos). Operações. . . . .	01
2. Equações Do 1º E 2º Grau. Problemas . . . . .	10
3. Sistemas De Medida De Tempo. Sistema Métrico Decimal. . . . .	14
4. Sistema Monetário Brasileiro. Problemas. . . . .	16
5. Números E Grandezas Proporcionais: Razões E Proporções. Divisão Em Partes Proporcionais. . . . .	18
6. Regra De Três Simples E Composta . . . . .	19
7. Porcentagem . . . . .	21
8. Juro Simples: Juros, Capital, Tempo, Taxas E Montantes. . . . .	23
9. Funções: Estudo Das Relações, Definição Da Função, Funções Definidas Por Fórmulas: Domínio, Imagem E Contradomínio, Gráficos, Função Injetora, Sobrejetora E Bijetora, Funções Par E Ímpar, Funções Crescentes E Decrescentes, Função Inversa, Função Composta, Função Polinomial Do 1º Grau, Quadrática, Modular, Exponencial E Logarítmica, Resoluções De Equações, Inequações E Sistemas . . . . .	25
10. Geometria Plana. Ângulos: Definição, Classificação, Unidades E Operações, Feixes De Paralelas Cortadas Por Transversais, Teorema De Tales E Aplicações. Polígonos: Elementos E Classificação, Diagonais, Soma Dos Ângulos Externos E Internos, Estudo Dos Quadriláteros E Triângulos, Congruências E Semelhanças, Relações Métricas Dos Triângulos. Área: Polígonos E Suas Partes. Geometria Espacial: Retas E Planos No Espaço (Paralelismo E Perpendicularismo), Poliedros Regulares, Pirâmides, Prismas, Cilindro, Cone E Esfera (Elementos E Equações) . . . . .	39
11. Álgebra: Análise Combinatória . . . . .	51

## ***Atualidades e Convivência Societária***

1. Evolução Histórica, Geográfica, Econômica, Política E Cultural Do Município De Icapuí . . . . .	01
2. Acontecimentos E Fatos Relevantes E Atuais Do Contexto Internacional, Nacional, Estadual E Do Município De Icapuí . . . . .	04
3. Diversidade Cultural, Conflitos E Vida Em Sociedade. Formas De Organização Social, Movimentos Sociais, Pensamento Político E Ação Do Estado . . . . .	05
4. Os Domínios Naturais E A Relação Do Ser Humano Com O Ambiente. A Relação Homem-Natureza, A Apropriação Dos Recursos Naturais Pelas Sociedades Ao Longo Do Tempo. Recursos Minerais E Energéticos: Exploração E Impactos. Recursos Hídricos. Bacias Hidrográficas E Seus Aproveitamentos. As Questões Ambientais Contemporâneas: Mudança Climática, Ilhas De Calor, Efeito Estufa, Chuva Ácida. A Destruição Da Camada De Ozônio E Impacto Ambiental Das Atividades Econômicas No Brasil . . . . .	09
5. Origem E Evolução Do Conceito De Sustentabilidade . . . . .	18
6. Ética Profissional E Social. Ética, Moral E Cidadania . . . . .	18

---

## **Conhecimentos Específicos**

### **Agente de Trânsito**

1. Sistema Nacional de Trânsito: Finalidade. Composição. Competências.....	01
2. Noções de Direção Defensiva .....	02
3. Educação no Trânsito .....	11
4. Uso correto do veículo .....	13
5. Normas gerais de circulação e conduta .....	15
6. Sinalização de Trânsito .....	17
7. Habilitação: Requisitos, Aprendizagem, Exames, Permissão para Dirigir, Categorias .....	19
8. Sinalização de Trânsito .....	17
9. Primeiros Socorros .....	21
10. Proteção ao Meio Ambiente .....	27
11. Cidadania.....	29
12. Noções de mecânica básica de autos .....	32
13. Pedestres e Condutores de Veículos não Motorizados .....	51
14. Cidadão. Educação Para o Trânsito. Sinalização de Trânsito .....	51
15. Operação, da Fiscalização e do Policiamento Ostensivo de Trânsito .....	51
16. Veículos. Condução de Escolares. Habilitação .....	57
17. Infrações. Penalidades e Multas. Medidas administrativas. Processo Administrativo. Crimes de Trânsito .....	58
18. Noções de Direito Administrativo: Estado, Governo e Administração Pública: conceitos, elementos, poderes, natureza, fins e princípios.....	69
19. Direito Administrativo: conceito, fontes e princípios.....	72
20. Ato Administrativo: Conceito, requisitos, atributos, classificação e espécies; Invalidação, anulação e revogação; Prescrição.....	75
21. Noções de Direito Constitucional: Dos Princípios Fundamentais (Art. 1º ao 4º).....	84
22. Dos Direitos e Garantias Fundamentais (Art. 5º ao 11).....	85
23. Da Organização do Estado (Art. 18 a 31; 37 a 41) .....	91
24. Da Segurança Pública (Art. 144). Os artigos em referência são da Constituição Federal de 1988.....	103
25. Noções de Direito Penal: Dos Crimes contra a Pessoa e contra o Patrimônio (Art. 121 ao 183).....	103
26. Código de Trânsito Brasileiro: Lei Nº 9.503 de 23/09/1997 .....	109
27. Lei Nº 9602 de 21/01/1998 .....	151
28. Decreto nº 2.327. de 1997 .....	152
29. Lei nº 13.281. de 2016 .....	152
30. Lei nº 13.103. de 2015 .....	156
31. CTB - Anexo II Sinalização - Resoluções do CONTRAN .....	161
32. Dos Crimes contra a Administração Pública (Art. 312 ao 337-A) .....	107
33. Noções básicas de relações humanas no trabalho.....	161
34. Atendimento ao público.....	164
35. Ética profissional e relações humanas no trabalho .....	176

---

**INTERPRETAÇÃO E COMPREENSÃO DE TEXTO. TIPOS DE TEXTO. TIPOS DE LINGUAGEM: VERBAL, NÃO-VERBAL, DENOTATIVA, CONOTATIVA, COLOQUIAL, FORMAL COESÃO. COERÊNCIA. REFERENCIAÇÃO**

Compreender e interpretar textos é essencial para que o objetivo de comunicação seja alcançado satisfatoriamente. Com isso, é importante saber diferenciar os dois conceitos. Vale lembrar que o texto pode ser verbal ou não-verbal, desde que tenha um sentido completo.

A **compreensão** se relaciona ao entendimento de um texto e de sua proposta comunicativa, decodificando a mensagem explícita. Só depois de compreender o texto que é possível fazer a sua interpretação.

A **interpretação** são as conclusões que chegamos a partir do conteúdo do texto, isto é, ela se encontra para além daquilo que está escrito ou mostrado. Assim, podemos dizer que a interpretação é subjetiva, contando com o conhecimento prévio e do repertório do leitor.

Dessa maneira, para compreender e interpretar bem um texto, é necessário fazer a decodificação de códigos linguísticos e/ou visuais, isto é, identificar figuras de linguagem, reconhecer o sentido de conjunções e preposições, por exemplo, bem como identificar expressões, gestos e cores quando se trata de imagens.

#### Dicas práticas

1. Faça um resumo (pode ser uma palavra, uma frase, um conceito) sobre o assunto e os argumentos apresentados em cada parágrafo, tentando traçar a linha de raciocínio do texto. Se possível, adicione também pensamentos e inferências próprias às anotações.

2. Tenha sempre um dicionário ou uma ferramenta de busca por perto, para poder procurar o significado de palavras desconhecidas.

3. Fique atento aos detalhes oferecidos pelo texto: dados, fonte de referências e datas.

4. Sublinhe as informações importantes, separando fatos de opiniões.

5. Perceba o enunciado das questões. De um modo geral, questões que esperam **compreensão do texto** aparecem com as seguintes expressões: *o autor afirma/sugere que...; segundo o texto...; de acordo com o autor...* Já as questões que esperam **interpretação do texto** aparecem com as seguintes expressões: *conclui-se do texto que...; o texto permite deduzir que...; qual é a intenção do autor quando afirma que...*

#### Tipologia Textual

A partir da estrutura linguística, da função social e da finalidade de um texto, é possível identificar a qual tipo e gênero ele pertence. Antes, é preciso entender a diferença entre essas duas classificações.

#### Tipos textuais

A tipologia textual se classifica a partir da estrutura e da finalidade do texto, ou seja, está relacionada ao modo como o texto se apresenta. A partir de sua função, é possível estabelecer um padrão específico para se fazer a enunciação.

Veja, no quadro abaixo, os principais tipos e suas características:

<b>TEXTO NARRATIVO</b>	Apresenta um enredo, com ações e relações entre personagens, que ocorre em determinados espaço e tempo. É contado por um narrador, e se estrutura da seguinte maneira: apresentação > desenvolvimento > clímax > desfecho
<b>TEXTO DISSERTATIVO ARGUMENTATIVO</b>	Tem o objetivo de defender determinado ponto de vista, persuadindo o leitor a partir do uso de argumentos sólidos. Sua estrutura comum é: introdução > desenvolvimento > conclusão.
<b>TEXTO EXPOSITIVO</b>	Procura expor ideias, sem a necessidade de defender algum ponto de vista. Para isso, usa-se comparações, informações, definições, conceitualizações etc. A estrutura segue a do texto dissertativo-argumentativo.
<b>TEXTO DESCRITIVO</b>	Expõe acontecimentos, lugares, pessoas, de modo que sua finalidade é descrever, ou seja, caracterizar algo ou alguém. Com isso, é um texto rico em adjetivos e em verbos de ligação.
<b>TEXTO INJUNTIVO</b>	Oferece instruções, com o objetivo de orientar o leitor. Sua maior característica são os verbos no modo imperativo.

#### Gêneros textuais

A classificação dos gêneros textuais se dá a partir do reconhecimento de certos padrões estruturais que se constituem a partir da função social do texto. No entanto, sua estrutura e seu estilo não são tão limitados e definidos como ocorre na tipologia textual, podendo se apresentar com uma grande diversidade. Além disso, o padrão também pode sofrer modificações ao longo do tempo, assim como a própria língua e a comunicação, no geral.

Alguns exemplos de gêneros textuais:

- Artigo
- Bilhete
- Bula
- Carta
- Conto
- Crônica
- E-mail
- Lista
- Manual
- Notícia
- Poema
- Propaganda
- Receita culinária
- Resenha
- Seminário

Vale lembrar que é comum enquadrar os gêneros textuais em determinados tipos textuais. No entanto, nada impede que um texto literário seja feito com a estruturação de uma receita culinária, por exemplo. Então, fique atento quanto às características, à finalidade e à função social de cada texto analisado.

## ARGUMENTAÇÃO

O ato de comunicação não visa apenas transmitir uma informação a alguém. Quem comunica pretende criar uma imagem positiva de si mesmo (por exemplo, a de um sujeito educado, ou inteligente, ou culto), quer ser aceito, deseja que o que diz seja admitido como verdadeiro. Em síntese, tem a intenção de convencer, ou seja, tem o desejo de que o ouvinte creia no que o texto diz e faça o que ele propõe.

Se essa é a finalidade última de todo ato de comunicação, todo texto contém um componente argumentativo. A argumentação é o conjunto de recursos de natureza linguística destinados a persuadir a pessoa a quem a comunicação se destina. Está presente em todo tipo de texto e visa a promover adesão às teses e aos pontos de vista defendidos.

As pessoas costumam pensar que o argumento seja apenas uma prova de verdade ou uma razão indiscutível para comprovar a veracidade de um fato. O argumento é mais que isso: como se disse acima, é um recurso de linguagem utilizado para levar o interlocutor a crer naquilo que está sendo dito, a aceitar como verdadeiro o que está sendo transmitido. A argumentação pertence ao domínio da retórica, arte de persuadir as pessoas mediante o uso de recursos de linguagem.

Para compreender claramente o que é um argumento, é bom voltar ao que diz Aristóteles, filósofo grego do século IV a.C., numa obra intitulada *“Tópicos: os argumentos são úteis quando se tem de escolher entre duas ou mais coisas”*.

Se tivermos de escolher entre uma coisa vantajosa e uma desvantajosa, como a saúde e a doença, não precisamos argumentar. Suponhamos, no entanto, que tenhamos de escolher entre duas coisas igualmente vantajosas, a riqueza e a saúde. Nesse caso, precisamos argumentar sobre qual das duas é mais desejável. O argumento pode então ser definido como qualquer recurso que torna uma coisa mais desejável que outra. Isso significa que ele atua no domínio do preferível. Ele é utilizado para fazer o interlocutor crer que, entre duas teses, uma é mais provável que a outra, mais possível que a outra, mais desejável que a outra, é preferível à outra.

O objetivo da argumentação não é demonstrar a verdade de um fato, mas levar o ouvinte a admitir como verdadeiro o que o enunciador está propondo.

Há uma diferença entre o raciocínio lógico e a argumentação. O primeiro opera no domínio do necessário, ou seja, pretende demonstrar que uma conclusão deriva necessariamente das premissas propostas, que se deduz obrigatoriamente dos postulados admitidos. No raciocínio lógico, as conclusões não dependem de crenças, de uma maneira de ver o mundo, mas apenas do encadeamento de premissas e conclusões.

Por exemplo, um raciocínio lógico é o seguinte encadeamento:

*A é igual a B.  
A é igual a C.  
Então: C é igual a A.*

Admitidos os dois postulados, a conclusão é, obrigatoriamente, que C é igual a A.

Outro exemplo:

*Todo ruminante é um mamífero.  
A vaca é um ruminante.  
Logo, a vaca é um mamífero.*

Admitidas como verdadeiras as duas premissas, a conclusão também será verdadeira.

No domínio da argumentação, as coisas são diferentes. Nele, a conclusão não é necessária, não é obrigatória. Por isso, deve-se mostrar que ela é a mais desejável, a mais provável, a mais plausível. Se o Banco do Brasil fizer uma propaganda dizendo-se mais confiável do que os concorrentes porque existe desde a chegada da família real portuguesa ao Brasil, ele estará dizendo-nos que um banco com quase dois séculos de existência é sólido e, por isso, confiável. Embora não haja relação necessária entre a solidez de uma instituição bancária e sua antiguidade, esta tem peso argumentativo na afirmação da confiabilidade de um banco. Portanto é provável que se creia que um banco mais antigo seja mais confiável do que outro fundado há dois ou três anos.

Enumerar todos os tipos de argumentos é uma tarefa quase impossível, tantas são as formas de que nos valem para fazer as pessoas preferirem uma coisa a outra. Por isso, é importante entender bem como eles funcionam.

Já vimos diversas características dos argumentos. É preciso acrescentar mais uma: o convencimento do interlocutor, o **auditório**, que pode ser individual ou coletivo, será tanto mais fácil quanto mais os argumentos estiverem de acordo com suas crenças, suas expectativas, seus valores. Não se pode convencer um auditório pertencente a uma dada cultura enfatizando coisas que ele abomina. Será mais fácil convencê-lo valorizando coisas que ele considera positivas. No Brasil, a publicidade da cerveja vem com frequência associada ao futebol, ao gol, à paixão nacional. Nos Estados Unidos, essa associação certamente não surtiria efeito, porque lá o futebol não é valorizado da mesma forma que no Brasil. O poder persuasivo de um argumento está vinculado ao que é valorizado ou desvalorizado numa dada cultura.

**Tipos de Argumento**

Já verificamos que qualquer recurso linguístico destinado a fazer o interlocutor dar preferência à tese do enunciador é um argumento. Exemplo:

**Argumento de Autoridade**

É a citação, no texto, de afirmações de pessoas reconhecidas pelo auditório como autoridades em certo domínio do saber, para servir de apoio àquilo que o enunciador está propondo. Esse recurso produz dois efeitos distintos: revela o conhecimento do produtor do texto a respeito do assunto de que está tratando; dá ao texto a garantia do autor citado. É preciso, no entanto, não fazer do texto um amontoado de citações. A citação precisa ser pertinente e verdadeira. Exemplo:

*“A imaginação é mais importante do que o conhecimento.”*

*Quem disse a frase aí de cima não fui eu... Foi Einstein. Para ele, uma coisa vem antes da outra: sem imaginação, não há conhecimento. Nunca o inverso.*

**Alex José Periscinoto.**

**In: Folha de S. Paulo, 30/8/1993, p. 5-2**

A tese defendida nesse texto é que a imaginação é mais importante do que o conhecimento. Para levar o auditório a aderir a ela, o enunciador cita um dos mais célebres cientistas do mundo. Se um físico de renome mundial disse isso, então as pessoas devem acreditar que é verdade.

**Argumento de Quantidade**

É aquele que valoriza mais o que é apreciado pelo maior número de pessoas, o que existe em maior número, o que tem maior duração, o que tem maior número de adeptos, etc. O fundamento desse tipo de argumento é que mais = melhor. A publicidade faz largo uso do argumento de quantidade.

**Argumento do Consenso**

É uma variante do argumento de quantidade. Fundamenta-se em afirmações que, numa determinada época, são aceitas como verdadeiras e, portanto, dispensam comprovações, a menos que o objetivo do texto seja comprovar alguma delas. Parte da ideia de que o consenso, mesmo que equivocado, corresponde ao indiscutível, ao verdadeiro e, portanto, é melhor do que aquilo que não desfruta dele. Em nossa época, são consensuais, por exemplo, as afirmações de que o meio ambiente precisa ser protegido e de que as condições de vida são piores nos países subdesenvolvidos. Ao confiar no consenso, porém, corre-se o risco de passar dos argumentos válidos para os lugares comuns, os preconceitos e as frases carentes de qualquer base científica.

**Argumento de Existência**

É aquele que se fundamenta no fato de que é mais fácil aceitar aquilo que comprovadamente existe do que aquilo que é apenas provável, que é apenas possível. A sabedoria popular enuncia o argumento de existência no provérbio *“Mais vale um pássaro na mão do que dois voando”*.

Nesse tipo de argumento, incluem-se as provas documentais (fotos, estatísticas, depoimentos, gravações, etc.) ou provas concretas, que tornam mais aceitável uma afirmação genérica. Durante a invasão do Iraque, por exemplo, os jornais diziam que o exército americano era muito mais poderoso do que o iraquiano. Essa afirmação, sem ser acompanhada de provas concretas, poderia ser vista como propagandística. No entanto, quando documentada pela comparação do número de canhões, de carros de combate, de navios, etc., ganhava credibilidade.

**Argumento quase lógico**

É aquele que opera com base nas relações lógicas, como causa e efeito, analogia, implicação, identidade, etc. Esses raciocínios são chamados quase lógicos porque, diversamente dos raciocínios lógicos, eles não pretendem estabelecer relações necessárias entre os elementos, mas sim instituir relações prováveis, possíveis, plausíveis. Por exemplo, quando se diz *“A é igual a B”, “B é igual a C”, “então A é igual a C”*, estabelece-se uma relação de identidade lógica. Entretanto, quando se afirma *“Amigo de amigo meu é meu amigo”* não se institui uma identidade lógica, mas uma identidade provável.

Um texto coerente do ponto de vista lógico é mais facilmente aceito do que um texto incoerente. Vários são os defeitos que concorrem para desqualificar o texto do ponto de vista lógico: fugir do tema proposto, cair em contradição, tirar conclusões que não se fundamentam nos dados apresentados, ilustrar afirmações gerais com fatos inadequados, narrar um fato e dele extrair generalizações indevidas.

**Argumento do Atributo**

É aquele que considera melhor o que tem propriedades típicas daquilo que é mais valorizado socialmente, por exemplo, o mais raro é melhor que o comum, o que é mais refinado é melhor que o que é mais grosseiro, etc.

Por esse motivo, a publicidade usa, com muita frequência, celebridades recomendando prédios residenciais, produtos de beleza, alimentos estéticos, etc., com base no fato de que o consumidor tende a associar o produto anunciado com atributos da celebridade.

Uma variante do argumento de atributo é o argumento da competência linguística. A utilização da variante culta e formal da língua que o produtor do texto conhece a norma linguística socialmente mais valorizada e, por conseguinte, deve produzir um texto em que se pode confiar. Nesse sentido é que se diz que o modo de dizer dá confiabilidade ao que se diz.

Imagine-se que um médico deva falar sobre o estado de saúde de uma personalidade pública. Ele poderia fazê-lo das duas maneiras indicadas abaixo, mas a primeira seria infinitamente mais adequada para a persuasão do que a segunda, pois esta produziria certa estranheza e não criaria uma imagem de competência do médico:

*- Para aumentar a confiabilidade do diagnóstico e levando em conta o caráter invasivo de alguns exames, a equipe médica houve por bem determinar o internamento do governador pelo período de três dias, a partir de hoje, 4 de fevereiro de 2001.*

*- Para conseguir fazer exames com mais cuidado e porque alguns deles são barrapésada, a gente botou o governador no hospital por três dias.*

Como dissemos antes, todo texto tem uma função argumentativa, porque ninguém fala para não ser levado a sério, para ser ridicularizado, para ser desmentido: em todo ato de comunicação deseja-se influenciar alguém. Por mais neutro que pretenda ser, um texto tem sempre uma orientação argumentativa.

A orientação argumentativa é uma certa direção que o falante traça para seu texto. Por exemplo, um jornalista, ao falar de um homem público, pode ter a intenção de criticá-lo, de ridicularizá-lo ou, ao contrário, de mostrar sua grandeza.

O enunciador cria a orientação argumentativa de seu texto dando destaque a uns fatos e não a outros, omitindo certos episódios e revelando outros, escolhendo determinadas palavras e não outras, etc. Veja:

*“O clima da festa era tão pacífico que até sogras e noras trocavam abraços afetuosos.”*

O enunciador aí pretende ressaltar a ideia geral de que noras e sogras não se toleram. Não fosse assim, não teria escolhido esse fato para ilustrar o clima da festa nem teria utilizado o termo até, que serve para incluir no argumento alguma coisa inesperada.

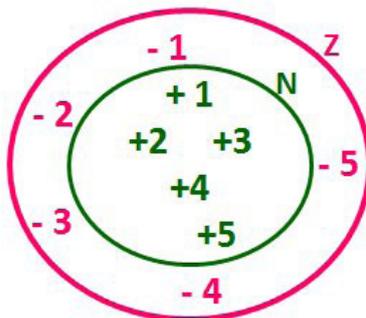
Além dos defeitos de argumentação mencionados quando tratamos de alguns tipos de argumentação, vamos citar outros:

- Uso sem delimitação adequada de palavra de sentido tão amplo, que serve de argumento para um ponto de vista e seu contrário. São noções confusas, como paz, que, paradoxalmente, pode ser usada pelo agressor e pelo agredido. Essas palavras podem ter valor positivo (paz, justiça, honestidade, democracia) ou vir carregadas de valor negativo (autoritarismo, degradação do meio ambiente, injustiça, corrupção).

**NÚMEROS RELATIVOS INTEIROS E FRACIONÁRIOS: OPERAÇÕES E SUAS PROPRIEDADES (ADIÇÃO, SUBTRAÇÃO, MULTIPLICAÇÃO, DIVISÃO E POTENCIAÇÃO). MÚLTIPLOS E DIVISORES: MÁXIMO DIVISOR COMUM E MÍNIMO MÚLTIPLO COMUM. FRAÇÕES ORDINÁRIAS E DECIMAIS. NÚMEROS DECIMAIS: PROPRIEDADES E OPERAÇÕES. EXPRESSÕES NUMÉRICAS. FUNDAMENTOS DA TEORIA DOS CONJUNTOS. CONJUNTOS NUMÉRICOS: NÚMEROS NATURAIS E INTEIROS (DIVISIBILIDADE, NÚMEROS PRIMOS, FATORAÇÃO, MÁXIMO DIVISOR COMUM, MÍNIMO MÚLTIPLO COMUM). NÚMEROS RACIONAIS E IRRACIONAIS (RETA NUMÉRICA, VALOR ABSOLUTO, REPRESENTAÇÃO DECIMAL). NÚMEROS REAIS (RELAÇÃO DE ORDEM E INTERVALOS). OPERAÇÕES**

**Conjunto dos números inteiros - z**

O conjunto dos números inteiros é a reunião do conjunto dos números naturais  $N = \{0, 1, 2, 3, 4, \dots, n, \dots\}, (N \subset Z)$ ; o conjunto dos opostos dos números naturais e o zero. Representamos pela letra Z.



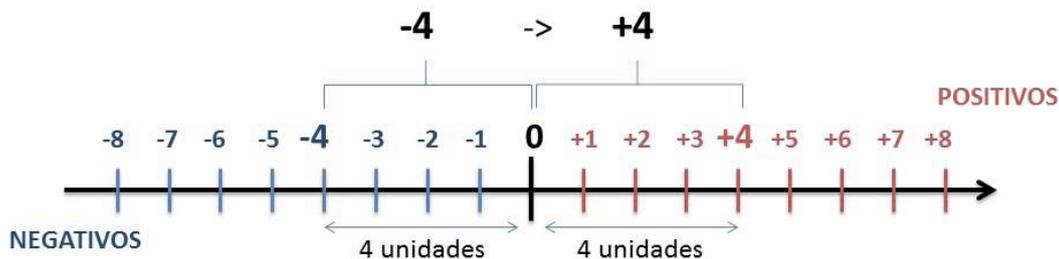
**N C Z** (N está contido em Z)

Subconjuntos:

SÍMBOLO	REPRESENTAÇÃO	DESCRIÇÃO
*	$Z^*$	Conjunto dos números inteiros <b>não nulos</b>
+	$Z_+$	Conjunto dos números inteiros <b>não negativos</b>
* e +	$Z^*_+$	Conjunto dos números inteiros <b>positivos</b>
-	$Z_-$	Conjunto dos números inteiros <b>não positivos</b>
* e -	$Z^*_-$	Conjunto dos números inteiros <b>negativos</b>

Observamos nos números inteiros algumas características:

- **Módulo:** distância ou afastamento desse número até o zero, na reta numérica inteira. Representa-se o módulo por  $| |$ . O módulo de qualquer número inteiro, diferente de zero, é sempre positivo.
- **Números Opostos:** dois números são opostos quando sua soma é zero. Isto significa que eles estão a mesma distância da origem (zero).



Somando-se temos:  $(+4) + (-4) = (-4) + (+4) = 0$

**Operações**

- **Soma ou Adição:** Associamos aos números inteiros positivos a ideia de ganhar e aos números inteiros negativos a ideia de perder.

**ATENÇÃO:** O sinal (+) antes do número positivo pode ser dispensado, mas o sinal (-) antes do número negativo nunca pode ser dispensado.

• **Subtração:** empregamos quando precisamos tirar uma quantidade de outra quantidade; temos duas quantidades e queremos saber quanto uma delas tem a mais que a outra; temos duas quantidades e queremos saber quanto falta a uma delas para atingir a outra. A subtração é a operação inversa da adição. O sinal sempre será do maior número.

**ATENÇÃO:** todos parênteses, colchetes, chaves, números, ..., entre outros, precedidos de sinal negativo, tem o seu sinal invertido, ou seja, é dado o seu oposto.

**Exemplo:**

**(FUNDAÇÃO CASA – AGENTE EDUCACIONAL – VUNESP)** Para zelar pelos jovens internados e orientá-los a respeito do uso adequado dos materiais em geral e dos recursos utilizados em atividades educativas, bem como da preservação predial, realizou-se uma dinâmica elencando “atitudes positivas” e “atitudes negativas”, no entendimento dos elementos do grupo. Solicitou-se que cada um classificasse suas atitudes como positiva ou negativa, atribuindo (+4) pontos a cada atitude positiva e (-1) a cada atitude negativa. Se um jovem classificou como positiva apenas 20 das 50 atitudes anotadas, o total de pontos atribuídos foi

- (A) 50.
- (B) 45.
- (C) 42.
- (D) 36.
- (E) 32.

**Resolução:**

$50 - 20 = 30$  atitudes negativas

$20 \cdot 4 = 80$

$30 \cdot (-1) = -30$

$80 - 30 = 50$

**Resposta: A**

• **Multiplicação:** é uma adição de números/ fatores repetidos. Na multiplicação o produto dos números  $a$  e  $b$ , pode ser indicado por  $a \times b$ ,  $a \cdot b$  ou ainda  $ab$  sem nenhum sinal entre as letras.

• **Divisão:** a divisão exata de um número inteiro por outro número inteiro, diferente de zero, dividimos o módulo do dividendo pelo módulo do divisor.

**ATENÇÃO:**

1) No conjunto  $Z$ , a divisão não é comutativa, não é associativa e não tem a propriedade da existência do elemento neutro.

2) Não existe divisão por zero.

3) Zero dividido por qualquer número inteiro, diferente de zero, é zero, pois o produto de qualquer número inteiro por zero é igual a zero.

Na multiplicação e divisão de números inteiros é muito importante a **REGRA DE SINAIS:**

Sinais iguais (+) (+); (-) (-) = resultado sempre <b>positivo</b> .
Sinais diferentes (+) (-); (-) (+) = resultado sempre <b>negativo</b> .

**Exemplo:**

**(PREF.DE NITERÓI)** Um estudante empilhou seus livros, obtendo uma única pilha 52cm de altura. Sabendo que 8 desses livros possui uma espessura de 2cm, e que os livros restantes possuem espessura de 3cm, o número de livros na pilha é:

- (A) 10
- (B) 15
- (C) 18
- (D) 20
- (E) 22

**Resolução:**

São 8 livros de 2 cm:  $8 \cdot 2 = 16$  cm

Como eu tenho 52 cm ao todo e os demais livros tem 3 cm, temos:

$52 - 16 = 36$  cm de altura de livros de 3 cm

$36 : 3 = 12$  livros de 3 cm

O total de livros da pilha:  $8 + 12 = 20$  livros ao todo.

**Resposta: D**

• **Potenciação:** A potência  $a^n$  do número inteiro  $a$ , é definida como um produto de  $n$  fatores iguais. O número  $a$  é denominado a *base* e o número  $n$  é o *expoente*.  $a^n = a \times a \times a \times a \times \dots \times a$ ,  $a$  é multiplicado por  $a$   $n$  vezes. Tenha em mente que:

– Toda potência de **base positiva** é um número **inteiro positivo**.

– Toda potência de **base negativa e expoente par** é um número **inteiro positivo**.

– Toda potência de **base negativa e expoente ímpar** é um número **inteiro negativo**.

**Propriedades da Potenciação**

1) Produtos de Potências com bases iguais: Conserva-se a base e somam-se os expoentes.  $(-a)^3 \cdot (-a)^6 = (-a)^{3+6} = (-a)^9$

2) Quocientes de Potências com bases iguais: Conserva-se a base e subtraem-se os expoentes.  $(-a)^8 : (-a)^6 = (-a)^{8-6} = (-a)^2$

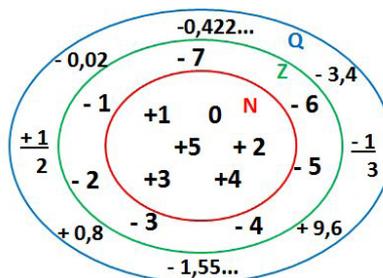
3) Potência de Potência: Conserva-se a base e multiplicam-se os expoentes.  $[(-a)^5]^2 = (-a)^{5 \cdot 2} = (-a)^{10}$

4) Potência de expoente 1: É sempre igual à base.  $(-a)^1 = -a$  e  $(+a)^1 = +a$

5) Potência de expoente zero e base diferente de zero: É igual a 1.  $(+a)^0 = 1$  e  $(-b)^0 = 1$

**Conjunto dos números racionais – Q**

Um número racional é o que pode ser escrito na forma  $\frac{m}{n}$ , onde  $m$  e  $n$  são números inteiros, sendo que  $n$  deve ser diferente de zero. Frequentemente usamos  $m/n$  para significar a divisão de  $m$  por  $n$ .



**N C Z C Q (N está contido em Z que está contido em Q)**

Subconjuntos:

SÍMBOLO	REPRESENTAÇÃO	DESCRIÇÃO
*	$Q^*$	Conjunto dos números racionais <b>não nulos</b>
+	$Q_+$	Conjunto dos números racionais <b>não negativos</b>
* e +	$Q^*_+$	Conjunto dos números racionais <b>positivos</b>
-	$Q_-$	Conjunto dos números racionais <b>não positivos</b>
* e -	$Q^*_-$	Conjunto dos números racionais <b>negativos</b>

### Representação decimal

Podemos representar um número racional, escrito na forma de fração, em número decimal. Para isso temos duas maneiras possíveis:

**1º)** O numeral decimal obtido possui, após a vírgula, um número finito de algarismos. Decimais Exatos:

$$— = 0,4$$

**2º)** O numeral decimal obtido possui, após a vírgula, infinitos algarismos (nem todos nulos), repetindo-se periodicamente Decimais Periódicos ou Dízimas Periódicas:

$$— = 0,333...$$

### Representação Fracionária

É a operação inversa da anterior. Aqui temos duas maneiras possíveis:

**1)** Transformando o número decimal em uma fração numerador é o número decimal sem a vírgula e o denominador é composto pelo numeral 1, seguido de tantos zeros quantas forem as casas decimais do número decimal dado. Ex.:

$$0,035 = 35/1000$$

**2)** Através da fração geratriz. Aí temos o caso das dízimas periódicas que podem ser simples ou compostas.

– *Simple*s: o seu período é composto por um mesmo número ou conjunto de números que se repete infinitamente. Exemplos:

\* 0,444...  
Período: 4 (1 algarismo)

$$0,444... = \frac{4}{9}$$

\* 0,313131...  
Período: 31 (2 algarismos)

$$0,313131... = \frac{31}{99}$$

\* 0,278278278...  
Período: 278 (3 algarismos)

$$0,278278278... = \frac{278}{999}$$

Procedimento: para transformarmos uma dízima periódica simples em fração basta utilizarmos o dígito 9 no denominador para cada quantos dígitos tiver o período da dízima.

– *Composta*: quando a mesma apresenta um ante período que não se repete.

**EVOLUÇÃO HISTÓRICA, GEOGRÁFICA, ECONÔMICA, POLÍTICA E CULTURAL DO MUNICÍPIO DE ICAPUÍ**

**Origem**

O topônimo Icapuí vem do Tupi Igarapuí(ygara: canoa, puí: rápida, veloz) e significa canoa ligeira. Sua denominação original era Caiçara que significa cerca de galhos, que protegia as tribos de índios e desde 1943, Icapuí.

**História**

A zona litorânea a leste do rio Jaguaribe era habitada pelos Potyguara,[7][8] antes da chegada dos portugueses no século XVII.

Esta antiga aldeia, tão bem protegida pela vegetação litoral, tornou-se um centro urbano a partir da segunda metade do século XX, devido a diversos processos políticos, econômicos e demográficos.

**Cultura**

Os principais eventos culturais são:

Semana Cultural (evento realizado na semana dos dias 18 a 22 de janeiro, englobando a festa de aniversário da cidade),  
 Carnaval popular (fevereiro ou março),  
 Semana Santa,  
 Festa da Nossa Senhora (maio),  
 Mostra de quadrilhas (junho),  
 Festival Interestadual de Quadrilhas (4 a 12 de julho),  
 Agosto da Lagosta (agosto),  
 Festa de Nossa Senhora da Soledade (semana de 22 de setembro),

Acampamento Latino-Americano da Juventude (evento realizado bianalmente),  
 Reveillon popular (dezembro).

**Divisão Política**

Lista de prefeitos[editar | editar código-fonte]  
 Obs.Lista a completar  
 José Airton Cirilo - José Airton Félix Cirilo da.Silva, primeiro prefeito eleito: 1986-1988(PMDB/PT)  
 Francisco José Teixeira 1989-1992(PT)  
 José Airton Félix Cirilo da Silva 1993-1996(PT)  
 Francisco José Teixeira 1997-2000 /2001-2004(PT)  
 José Edilson da Silva 2005-2008 /2009-2011(PSDB) cassado em 2011  
 Jerônimo Felipe Reis de Souza (PT) 28/11/2011-2012 (eleições especiais devido a cassação do prefeito anterior)  
 Jerônimo Felipe Reis de Souza 2012-2016 (PT)  
 Lacerda Filho 2017-2021 (PMDB)

**Curiosidades**

A maior concentração populacional encontra-se na zona litorânea. A sede do município dispõe de abastecimento de água, fornecimento de energia elétrica, serviço telefônico, agência de correios e telégrafos, serviço bancário, hospitais, hotéis e ensino de 1º e 2º graus.[13]

A partir de Fortaleza o acesso ao município pode ser feito por via terrestre através da rodovia Fortaleza/Aracati (CE-040) e a CE-261; ou via a BR-116, até Boqueirão do Cesário(BR-304) e CE-261. As demais vilas, lugarejos, sítios e fazendas são acessíveis (com franco acesso durante todo o ano) através de estradas estaduais, asfaltadas ou carroçáveis.[13]

A economia local é baseada na agricultura: caju, côco-da-bahia, cana-de-açúcar, mandioca, milho, feijão e aspargo; Pesca: lagosta. Existem ainda três indústrias de produtos alimentares.[14]

O extrativismo vegetal do carvão; das matérias-primas obtidas da oiticica e carnaúba é outra atividade econômica

A mineração de areia, argila e diatomito para a fabricação de tijolos e telhas; de petróleo pela PETROBRAS na terras da Fazenda Belém.

O turismo também é uma das fontes de renda devido as belezas naturais ao longo da extensa faixa litorânea, como as praias: Retiro Grande, Ponta Grossa, Redonda, Perobas, Picos, Barreira, Requenguela, Barra Grande, Quitérias, Tremembé, Melancias, Praia de Arrombado e Manibu.

**Hino**

Salve terra de um povo que é grande  
 Generoso e feliz de verdade  
 Que no afã do trabalho se expande  
 A grandeza sem par da cidade.

Icapuí, rincão ditoso  
 Do Ceará torrão natal,  
 Há no teu seio esplendoroso,  
 Icapuí, nosso ideal.

Salve terra dos verdes coqueiros,  
 Que se embalam aos ventos dos mares,  
 Hoje a ti, todos nós, altaneiros,  
 Elevamos os nossos cantares.

Icapuí, rincão ditoso  
 Do Ceará torrão natal,  
 Há no teu seio esplendoroso,  
 Icapuí, nosso ideal.

Salve terra! Pela autonomia  
 Esperavas com fé renovada.  
 Os teus filhos ergueram-se um dia  
 E tornaram enfim libertada.

Icapuí, rincão ditoso  
 Do Ceará torrão natal,  
 Há no teu seio esplendoroso,  
 Icapuí, nosso ideal.

Salve terra tão bela e querida  
 Nós saudamos a tua vitória.  
 Haverás de crescer forte e unida  
 E terás um futuro de glória!

Icapuí, rincão ditoso  
Do Ceará torrão natal,  
Há no teu seio esplendoroso,  
Icapuí, nosso ideal.

Salve terra de praias e dunas,  
Pelas quais o teu mapa é bordado!  
Tu és livre entre livres comunas  
Para o bem e o progresso do estado.

Icapuí, rincão ditoso  
Do Ceará torrão natal,  
Há no teu seio esplendoroso,  
Icapuí, nosso ideal.

#### Brasão



#### Bandeira



#### Dados do município/localização

Fundação: 22/01/1984  
Emancipação Política: 22 de Janeiro  
Gentílico: Icapuiense  
Unidade Federativa: Ceará  
Mesoregião: Jaguaribe  
Microregião: Litoral de Aracati  
Distância para a capital: 202,00

#### Dados de características geográficas

Área: 423,00  
População estimada: 19554  
Densidade: 43,00  
Altitude: 16  
Clima: Tropical Atlântico AS  
Fuso Horário: UTC-3

#### Histórico

A história de Icapuí é muito especial. Começa quando era apenas uma pequena vila, chamada Caiçara, que significava cerca de galhos, que protegia as tribos dos índios.

Em 30 de dezembro de 1943, passou a se chamar Icapuí, corruptela da palavra Igarapuí que significa coisa ligeira. A palavra Icapuí, como é chamada hoje, tem o significado de Canoa Veloz.

No começo Icapuí tinha poucos habitantes. Depois, com o passar dos tempos, a população aumentou e aconteceu a primeira tentativa de torná-la município, através de Orlando Rebouças e Marcondes de Oliveira, em 1957, o que não foi possível, devido às forças políticas que eram contrárias ao movimento.

Vinte e sete anos após a primeira tentativa, um grupo de icapuienses sob a liderança de José Airton Félix Cirilo da Silva e com o apoio da comunidade, conseguiu tornar Icapuí, município, desmembrando-o política e administrativamente de Aracati, a partir de 22 de janeiro de 1984.

A sua independência política aconteceu através de plebiscito, quando a população decidiu ser essa a melhor alternativa a ser tomada. Logo após a resposta afirmativa, foi escolhido o representante do povo para administrar o município, sendo o baluarte José Airton Félix Cirilo da Silva.

As famílias de Icapuí são em média formadas por 6 pessoas, e em sua grande maioria, tem o pai pescador e a mãe artesã. São em geral religiosas, predominando o catolicismo e o protestantismo enquanto religiões. Nota-se que estas famílias possuem uma forte inclinação para a organização popular participando quase sempre de associações e grupos comunitários. As moradias do município detêm uma arquitetura própria, onde as casas mais antigas apresentam em sua grande maioria alpendres e são construídas de taipa. Eram assim construídas no passado (com alpendres dos quatro lados) para abrigar os viajantes e retirantes que faziam o trajeto por dentro do município. Porém, em tempos mais recentes, Icapuí tem ganho reconhecimento até mesmo fora das fronteiras nacionais devido a atenção e importância que se tem dado a educação e a saúde. Estas áreas têm sido discutidas junto com a população, em todas as comunidades, como direito a cidadania.

Icapuí pode se regozijar atualmente por ter todas as suas crianças na escola. Outra preocupação do município é o nível de qualidade da educação, por isso é feito convênios com outros órgãos, que podem oferecer know how, como UFC, UECE, etc. Na área da saúde são 10 postos que prestam atendimento à população e um hospital municipal com plantão de 24 horas. Aqui a mortalidade infantil tem os menores índices: 12 por mil nascidos vivos.

Até mesmo atividades tão naturalmente potenciais como o TURISMO, precisam estar sempre dentro dos padrões de preservação e cuidados ambientais. Para isso um Conselho Municipal de Turismo existe para controlar, normatizar e fiscalizar as obras de impacto turístico. Com a participação popular e dentro da filosofia de respeito ecológico.

Com um trabalho sério de compromisso com o futuro, Icapuí parte em direção a um desenvolvimento pautado no respeito ao cidadão e ao seu meio ambiente. Desenvolve uma administração de cunho profundamente democrático embasada na participação popular.

O respeito à vontade pública e a representatividade do cidadão na sociedade formam o alicerce desta gestão que, com o seu caráter inovador vêm ganhando reconhecimento popular e político nas esferas estadual, nacional e até mesmo internacional.

Gentílico: icapuiense

**Formação Administrativa**

Distrito criado com a denominação de Caiçara, pelo decreto estadual nº 448, de 20-12-1938, com terras desmembrada do distrito de Areias, subordinado ao município de Aracati. No quadro fixado para vigorar no período de 1939-1943, o distrito de Caiçara figura no município de Aracati. Pelo decreto-lei estadual nº 1114, de 30-12-1943, o distrito de Caiçara passou a denominar-se Icapuí. No quadro fixado para vigorar no período de 1944-1948, o distrito já denominado Icapuí figura no município de Aracati. Em divisão territorial datada de 1-VII-1950, o distrito de Icapuí permanece no município de Aracati.

Assim permanecendo em divisão territorial datada de I-VII-1955.

Elevado à categoria de município com a denominação de Icapuí, pela lei estadual nº 4461, 15-01-1959, desmembrado de Aracati. Sede no antigo distrito de Icapuí. Constituído de 3 distritos: Icapuí, Cuipiranga e Ibicuitaba.

Em divisão territorial datada de 1-VII-1960, o município é constituído de 3 distritos: Icapuí, Cuipiranga e Ibicuitaba.

Pela lei estadual nº 8339, de 14-12-1965, o município de Icapuí é extinto, sendo seu território anexado ao município de Aracati.

Em divisão territorial datada de 31-XII-1968, o distrito de Icapuí, figura no município de Aracati.

Assim permanecendo em divisão territorial datada de 1-VII-1983.

Elevado novamente à categoria de município com a denominação de Icapuí, pela lei estadual nº 11003, de 15-01-1985, desmembrado de Aracati. Sede no antigo distrito de Icapuí. Constituído de 3 distritos: Icapuí, Ibicuitaba e Manibu ex-Cuipiranga. Instalado em 01-01-1986. Sob a mesma lei acima citado o distrito de Cuipiranga passou a denominar-se Manibu.

Em divisão territorial datada de 18-VIII-1988, o município é constituído de 3 distritos : Icapuí, Ibicuitaba e Manibu. Assim permanecendo em divisão territorial datada de 14-V-2001.

**Alteração toponímica distrital**

Caiçara para Icapuí alterado, pelo decreto-lei estadual nº 1114, de 30-12-1943.

Fonte  
IBGE

**POPULAÇÃO**

População estimada [2020]	20.060 pessoas
População no último censo [2010]	18.392 pessoas
Densidade demográfica [2010]	43,43 hab/km <sup>2</sup>

**TRABALHO E RENDIMENTO**

Em 2019, o salário médio mensal era de 1.8 salários mínimos. A proporção de pessoas ocupadas em relação à população total era de 18.0%. Na comparação com os outros municípios do estado, ocupava as posições 30 de 184 e 13 de 184, respectivamente. Já na comparação com cidades do país todo, ficava na posição 3125 de 5570 e 1674 de 5570, respectivamente. Considerando domicílios com rendimentos mensais de até meio salário mínimo por pessoa, tinha 51.5% da população nessas condições, o que o colocava na posição 125 de 184 dentre as cidades do estado e na posição 1095 de 5570 dentre as cidades do Brasil.

Salário médio mensal dos trabalhadores formais [2019]	1,8 salários mínimos
Pessoal ocupado [2019]	3.592 pessoas
População ocupada [2019]	18,0 %
Percentual da população com rendimento nominal mensal per capita de até 1/2 salário mínimo [2010]	51,5

**EDUCAÇÃO**

Taxa de escolarização de 6 a 14 anos de idade [2010]	96,8 %
IDEB – Anos iniciais do ensino fundamental (Rede pública) [2019]	6,0
IDEB – Anos finais do ensino fundamental (Rede pública) [2019]	4,9
Matrículas no ensino fundamental [2020]	2.734 matrículas
Matrículas no ensino médio [2020]	751 matrículas
Docentes no ensino fundamental [2020]	103 docentes
Docentes no ensino médio [2020]	30 docentes
Número de estabelecimentos de ensino fundamental [2020]	7 escolas
Número de estabelecimentos de ensino médio [2020]	1 escolas

**ECONOMIA**

PIB per capita [2018]	17.060,80 R\$
Percentual das receitas oriundas de fontes externas [2015]	62,2 %
Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) [2010]	0,616
Total de receitas realizadas [2017]	93.890,54 R\$ (×1000)
Total de despesas empenhadas [2017]	82.328,17 R\$ (×1000)

**SAÚDE**

A taxa de mortalidade infantil média na cidade é de 16.33 para 1.000 nascidos vivos. As internações devido a diarreias são de 0.1 para cada 1.000 habitantes. Comparado com todos os municípios do estado, fica nas posições 53 de 184 e 170 de 184, respectivamente. Quando comparado a cidades do Brasil todo, essas posições são de 1673 de 5570 e 4734 de 5570, respectivamente.

**SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO: FINALIDADE. COM-  
POSIÇÃO. COMPETÊNCIAS**

**O PODER DE POLÍCIA ADMINISTRATIVA DE TRÂNSITO**

O poder de polícia administrativa de trânsito é o ramo do poder de polícia administrativa que restringe e orienta os comportamentos individuais no trânsito, buscando criar condições para um trânsito coletivo mais seguro, mais ordeiro e mais eficiente.

Os órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito lançam mão do poder de polícia administrativa de trânsito para regular e inclusive punir indivíduos que venham a ser nocivos à coletividade e patrimonial daqueles que fazem uso das vias em território nacional.

Cabe lembrar, porém, que o poder de polícia administrativa de trânsito não é absoluto, portanto, não pode suprimir o direito de ir e vir e o direito de propriedade.

**SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO – SNT**

O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de entidades das três esferas do poder executivo (federal, estadual e municipal) que tem como objetivo regular e normatizar o trânsito no Brasil. Faz isso por meio de planejamento e desenvolvimento de políticas de trânsito, registro de veículos, formação de condutores, policiamento e fiscalização de trânsito, bem como aplicação de penalidades e adoção de medidas administrativas.

**COMPONENTES DO SNT**

O Sistema Nacional de Trânsito é composto pelos órgãos normativos e consultivos: CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito, CETRAN - Conselhos Estaduais de Trânsito e CONTRANDIFE - Conselho de Trânsito do Distrito Federal; pelos órgãos executivos de trânsito: DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito, DETRAN - Departamentos Estaduais de Trânsito e órgãos executivos de trânsito dos municípios; pelos órgãos executivos rodoviários: DNIT - Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, DER - Departamentos de Estradas e Rodagem e respectivos órgãos municipais; pela PRF - Polícia Rodoviária Federal; pelas Polícias Militares e pelas JARI - Juntas Administrativas de Recursos de Infrações.

Cabe ao Presidente da República definir qual Ministério será responsável por coordenar o SNT. Atualmente o Ministério que coordena o SNT é o Ministério das Cidades.

**Conselho Nacional de Trânsito**

O CONTRAN é o órgão máximo do Sistema Nacional de Trânsito, é composto por nove pessoas, sendo presidido pelo dirigente do DENATRAN e tendo em sua composição dez representantes de ministérios, sendo: um do Ministério da Saúde, um do Ministério da Educação, um do Ministério dos Transportes, um do Ministério da Defesa, um do Ministério da Ciência e Tecnologia, um do Ministério do Meio Ambiente e um do Ministério que coordena o SNT (nesse caso o Ministério das Cidades), um do Ministério da Justiça, um do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio e um da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

As competências do CONTRAN são descritas no art. 12 do CTB.

O CONTRAN é um órgão consultivo e normativo; trata-se de um conselho que não tem estrutura física própria, o CONTRAN utiliza as dependências do DENATRAN.

O CONTRAN é o responsável por estabelecer normas complementares ao texto da lei (resoluções) visando à uniformidade de procedimentos; solucionar conflitos de competência e circunscrição entre as Unidades da Federação, ou entre estas e a União; julgar os recursos interpostos contra decisões dos outros órgãos do SNT.

**Conselhos Estaduais de Trânsito e Conselho de Trânsito do Distrito Federal**

Os Conselhos Estaduais de Trânsito (CETRAN) e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal (CONTRANDIFE) são órgãos consultivos e normativos, assim como o CONTRAN, só que atuam em nível estadual e distrital. Os seus presidentes são nomeados pelos respectivos governadores.

As competências dos CETRAN e do CONTRANDIFE são descritas no art. 14 do CTB.

Os CETRAN e o CONTRANDIFE são conselhos compostos por alguns poucos membros, assim como o CONTRAN. Não possuem estrutura física própria, utilizam as dependências dos respectivos DETRAN (Departamento Estadual de Trânsito).

São responsáveis por estabelecer normas complementares (no âmbito de suas competências); solucionar conflitos de competência entre os municípios; orientar e supervisionar as ações de administração, engenharia, fiscalização e policiamento de trânsito.

**Juntas Administrativas de Recursos de Infrações**

As Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARI) são órgãos recursais com regimento próprio e que funcionam junto aos órgãos executivos de trânsito ou executivos rodoviários. A principal atribuição das JARI é julgar os recursos que serão interpostos por cidadãos que tiverem sido autuados em virtude de cometimento de infração de trânsito.

Por meio do decreto 1777/96 o Ministro da Justiça foi autorizado a criar no Departamento de Polícia Rodoviária Federal (DPRF), Juntas Administrativas de Recursos de Infrações, assim, qualquer recurso contra autuação feita por Policial Rodoviário Federal deverá ser apreciado pelas JARI que funcionam junto ao DPRF.

**Departamento Nacional de Trânsito**

O DENATRAN é o órgão executivo de trânsito da União, ele é o responsável por executar a Política Nacional de Trânsito e por em prática (seja diretamente ou por delegação) as normativas estabelecidas pelo CONTRAN.

As competências do DENATRAN são descritas no art. 19 do CTB.

O DENATRAN é responsável por criar procedimentos para a aprendizagem e habilitação de condutores e para o registro e licenciamento de veículos; organizar e manter o RENACH (Registro Nacional de Carteiras de Habilitação); organizar e manter o RENAVAM (Registro Nacional de Veículos Automotores); pesquisar os casos onde houver omissão da lei e propor solução ao ministério que coordena o SNT; prestar apoio logístico e financeiro ao CONTRAN, além de administrar o Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito-FUNSET.

**Departamentos Estaduais de Trânsito**

Os DETRAN são os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, possuem atribuições semelhantes ao DENATRAN, porém em nível estadual, muitas sendo delegadas por este.

As competências dos DETRAN são descritas no art. 22 do CTB.

Os DETRAN são responsáveis por realizar a formação de condutores, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão dos mesmos; realizar vistorias de segurança em veículos, emplacar, registrar e licenciar veículos; realizar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas e penalidades previstas no CTB, exceto no caso dos incisos VI e VIII do art. 24, em que a competência para tal é de outros órgãos.

O inciso VI trata das infrações de circulação, estacionamento e parada; o inciso VIII trata das infrações de excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos.

É importante lembrar que as Circunscrições Regionais de Trânsito (CIRETRAN) são apenas ramificações dos órgãos executivos de trânsito dos Estados, e funcionam como filiais dos DETRAN, tendo as mesmas atribuições destes. Portanto não se confundem com os órgãos municipais de trânsito que serão descritos logo abaixo.

#### Órgãos Executivos de Trânsito dos Municípios

Os Órgãos Executivos de Trânsito dos Municípios são entidades administradas e mantidas pelas prefeituras. Os seus agentes de fiscalização são os mais conhecidos do público que utiliza as vias urbanas, como por exemplo, os “marronzinhos” na cidade de São Paulo e os “amarelinhos” em Cuiabá.

As competências dos Órgãos Executivos de Trânsito dos Municípios são descritas no art. 24 do CTB.

Estes órgãos são responsáveis por instalar e operar o sistema de sinalização e os dispositivos de controle viário; realizar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as medidas administrativas cabíveis e aplicar as penalidades de multa e advertência por escrito para as infrações de estacionamento, circulação e parada; autuar e aplicar as medidas administrativas e as penalidades cabíveis às infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos.

Convém lembrar que órgão municipal de trânsito não pode ser confundido com guarda municipal, visto que a existência daquele está prevista na lei 9503/97-CTB e suas atribuições, estritamente na área de trânsito, são descritas no artigo 24 do CTB; enquanto que a criação desta está expressa no artigo 144 da Constituição Federal, sendo que sua criação é destinada para a proteção de bens, serviços e instalações municipais, não tendo atribuições na área do trânsito e sim na área de segurança pública.

No Distrito Federal como não há municípios, as atribuições dos órgãos municipais ficarão a cargo do órgão executivo de trânsito, no caso o DETRAN-DF.

#### Órgãos Executivos Rodoviários

Os Órgãos Executivos Rodoviários podem ser de âmbito federal como o DNIT (Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes), que substituiu o antigo DNER (Departamento Nacional de Estradas e Rodagem); estadual como os DER (Departamentos de Estradas e Rodagem) e municipal.

Estes órgãos atuam no trânsito das rodovias, sendo que suas competências são descritas no art. 21 do CTB.

Eles são responsáveis por instalar e operar o sistema de sinalização e os dispositivos de controle viário; arrecadar valores provenientes da escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas; realizar a fiscalização das infrações de excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como autuar os infratores e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis; realizar vistoria em veículos que precisem de autorização especial para transitar (AET) e estabelecer os critérios a serem observados para a circulação desse tipo de veículo.

#### Polícia Rodoviária Federal

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) é um órgão de suma importância para aplicação concreta das normas de que dispõem o Código de Trânsito Brasileiro. Apesar de ser o trânsito o seu maior foco, e principal motivo de sua criação, a PRF não se dedica somente ao trânsito. O inciso II do artigo 144 da Constituição Federal define a PRF como órgão de segurança pública e o parágrafo 3º do mesmo artigo diz que a PRF destina-se ao patrulhamento ostensivo das rodovias federais; além de suas atribuições constitucionais, esta instituição integra o Sistema Nacional de Trânsito.

O termo patrulhamento ostensivo é bem mais do que simplesmente fiscalização de trânsito, a PRF realiza também combate ao crime (tráfico de drogas, de armas, de animais e de pessoas), escolta de veículos, atendimento de acidentes, dentre tantas outras.

As competências da Polícia Rodoviária Federal na área de trânsito são descritas no art. 20 do CTB.

A Polícia Rodoviária Federal é responsável por executar o patrulhamento ostensivo das rodovias federais, com o intuito de preservar a ordem, a incolumidade dos usuários da rodovia e o patrimônio da União e das pessoas; realizar fiscalização de trânsito, aplicar e arrecadar as multas e aplicar as medidas administrativas cabíveis em cada caso; arrecadar os valores decorrentes de escolta de veículos com cargas superdimensionadas ou perigosas; credenciar e fiscalizar os serviços de escolta adotando medidas que visem uma maior segurança desse tipo de serviço.

#### Polícias Militares

As Polícias Militares (PM) não são órgãos tipicamente de trânsito, criados com intuito de atuar nesta área, mas integram o Sistema Nacional de Trânsito e executam a fiscalização de trânsito através de convênios, os quais podem ser firmados com órgãos executivos de trânsito ou órgãos executivos rodoviários, conforme o inciso III do artigo 23 da Lei 9503/97 CTB:

Art. 23. Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal:

III - Executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados.

É importante deixar claro que as Polícias Militares, assim como os outros integrantes doSNT, podem celebrar convênios com mais de um órgão ao mesmo tempo, portanto podem firmar convênios entre si, não importando a esfera federativa de atuação.

As atribuições das Polícias Militares na área de trânsito serão aquelas que o órgão com o qual foi firmado convênio delegar.

### NOÇÕES DE DIREÇÃO DEFENSIVA

Direção Defensiva é a técnica indispensável para o aperfeiçoamento do motorista que trata de forma correta o uso do veículo na maneira de dirigir, reduzindo a possibilidade de envolvimento nos acidentes de trânsito; ou seja: é uma atitude de segurança e prevenção de acidentes.

A Direção Defensiva pode ser dividida em:

**Preventiva:** deve ser a atitude permanente do motorista para evitar acidentes.

**Corretiva:** é a atitude que o motorista deverá adotar ao se deparar com a possibilidade de acidente, corrigindo situações não previstas.

Em suma, direção defensiva é dirigir de modo a evitar acidentes, apesar das ações incorretas dos outros e das condições adversas que encontramos nas vias de trânsito.

Por que praticar a direção defensiva?

Pesquisas realizadas em todo o mundo, sobre acidentes de trânsito, apresentaram a seguinte estatística:

- Apenas 6 % dos acidentes de trânsito têm como causa os problemas da via;
- 30 % dos acidentes têm origem em problemas mecânicos;
- A maioria dos acidentes, (64%) têm como causa, problemas com o condutor.

Dentre os principais Problemas com o Condutor temos:

- Dirigir sob o efeito de álcool ou substâncias entorpecentes;
- Imprudência - trafegar em velocidade inadequada;
- Imperícia - inexperiência ou falta de conhecimento do local;
- Negligência - falta de atenção, falha de observação.

O Condutor defensivo é aquele que adota um procedimento preventivo no trânsito, sempre com cautela e civilidade. O motorista defensivo não dirige apenas, pois está sempre pensando em segurança, pensando sempre em prevenir acidentes, independente dos fatores externos e das condições adversas que possam estar presentes.

O Condutor defensivo é aquele que tem uma postura pacífica, consciência pessoal e de coletividade, tem humildade e autocrítica. Dentro das diferentes técnicas de como conduzir defensivamente existem várias precauções que deve-se tomar ao iniciar uma jornada, mesmo sem ter conhecimentos especializados de mecânica, para evitar envolver-se em situações de risco, realizando um trajeto sem cometer infrações de trânsito, sem abusos com o veículo, sem atrasos de horário, sem faltar com a cortesia devida, ou seja, sem envolver-se em acidentes.

#### **Elementos básicos da Direção Defensiva:**

#### **Abordaremos aqui os principais elementos:**

##### **1) Conhecimento:**

É de fundamental importância o conhecimento das leis e normas que regem o trânsito. Este conhecimento é obtido por meio do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e do aprendizado prático. É preciso conhecer seus direitos e deveres em qualquer situação de trânsito, como condutor ou pedestre, a fim de evitar atitudes que possam causar acidentes ou danos aos usuários da via.

Além do CTB, existem livros e revistas especializadas para o trânsito e publicações jornalísticas sérias que nos mantêm em dia com as novas leis e resoluções.

Outros procedimentos dependem do bom senso de todos os condutores e pedestres, quais sejam, as atitudes educadas, compreensivas, de paciência, que ajudam a fazer um trânsito mais seguro.

##### **2) Atenção:**

A atenção deve ser direcionada a todos os elementos da via e também às condições físicas e mentais do condutor, aos cuidados e à manutenção do veículo, tempo de deslocamento e conhecimento prévio do percurso, entre outros.

Desse modo, o condutor deve manter sua atenção no trânsito e não se distrair com conversas, som alto ou uso de rádio ou aparelho celular. Além disso, deve manter-se em estado de alerta durante todo o tempo em que estiver conduzindo o veículo, consciente das situações de risco em que pode envolver-se e pronto a tomar a atitude necessária em tal situação para evitar o acidente.

##### **3) Previsão:**

É a capacidade do condutor em prever uma situação de risco, ou seja, é a antecipação de uma situação de risco, podendo ser desenvolvida e treinada no uso do seu veículo.

São exercidas numa ação próxima/imediata (curto prazo, ex.: o condutor prevê a possibilidade de riscos nos cruzamentos; ver um pedestre à sua frente e prever complicações.) ou distante/mediata (longo prazo, ex.: revisão do veículo; abastecimento; verificação de equipamentos obrigatórios.), dependendo sempre do seu bom senso e conhecimento.

##### **4) Decisão**

A decisão do condutor dependerá da situação que é apresentada, do seu conhecimento, das possibilidades do veículo, das leis e normas relacionadas ao trânsito, do tempo e do espaço que de que dispõe para tomar a atitude correta. Em outros termos, o condutor precisa ser ágil em suas ações, sem deixar de lado o bom senso e a sua experiência.

É importante destacar que o condutor que não possua curso de Direção Defensiva e Primeiros Socorros, ao renovar o exame de habilitação, deverá submeter-se a eles, de acordo com o art. 150 do CTB e Resolução n. 50 do CONTRAN.

Desta maneira, é prudente que o condutor esteja sempre preparado para fazer a escolha correta nas situações imprevistas, de modo que possa contribuir para evitar acidentes de trânsito, mantendo-se atento a tudo que circunda a via, mesmo à sua traseira, para que esta decisão possa ser rápida e precisa, salvando sua vida e a de outros envolvidos numa situação de risco.

##### **5) Habilidade**

A habilidade se desenvolve por meio de aprendizado e da prática. Deve-se aprender o modo correto de manuseio do veículo e executar várias vezes essas manobras, de forma a fixar esses procedimentos e adquirir a habilidade necessária à prática de direção no trânsito das vias urbanas e rurais.

Assim, ser um condutor hábil significa que ser capaz de manusear os controles de um veículo e executar com perícia e sucesso qualquer manobra necessária no trânsito.

Atualmente a Permissão para Dirigir tem a validade de 12 meses, sendo conferida a Carteira Nacional de Habilitação ao término desse prazo, desde que o condutor não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima nem seja reincidente em infração média.

Não esqueça: a prática conduz à perfeição, tornando você um condutor defensivo.

É necessário conhecimento e atenção para que seja possível fazer uma previsão dos problemas que serão encontrados no trânsito e tomar, no momento necessário, a decisão mais adequada, com habilidade adquirida pelo treino no uso da direção, tornando o trânsito mais humano e seguro para todos.

A Direção Defensiva só funcionará se cada condutor conhecer e praticar os elementos básicos que dela fazem parte, no seu cotidiano, cada vez que fizer uso do seu veículo nas vias públicas (urbanas e rurais).

Com o Código de Trânsito Brasileiro surgiram vários manuais ou livretos que ajudam a atualizar seus conhecimentos.

Existem procedimentos que, quando praticados conscientemente, ajudam a prevenir ou evitar acidentes. Tais procedimentos são chamados Método Básico na Prevenção de Acidentes.

É possível aplica-los, inclusive, no ato de dirigir, desde que se conheça os fatores que mais levam à ocorrência de um acidente. Além de conhecer estes fatores e os tipos de colisões, é preciso estar preparado em todos os momentos, para atitudes que ajudem na prevenção. Ver, pensar e agir com conhecimento, rapidez e responsabilidade são os princípios básicos de qualquer método de prevenção de acidentes.

##### **Condições Adversas:**

Condições adversas são todos aqueles fatores que podem prejudicar o real desempenho da pessoa do no ato de conduzir, tornando maior a possibilidade de um acidente de trânsito.

Existem várias "condições adversas" e é importante lembrar que nem sempre elas aparecem isoladamente, tornando o perigo ainda maior.

Serão ilustradas as seis condições adversas mais importantes, são elas: Luz, Tempo, Vias, Trânsito, Veículo e Condutor.

##### **Luz**

Refere-se às condições de iluminação em determinado local; tanto pode ser natural (sol) como artificial (elétrica).

O excesso de claridade provoca ofuscamentos e a sua falta pode ocasionar uma visão inadequada ao ato de conduzir, podendo provocar, nos dois casos, condições favoráveis a um acidente. Por exemplo: ao transitar por uma via urbana, estrada ou rodovia, o farol alto do veículo em sentido contrário causa cegueira momentânea, dificultando o controle do veículo.

Deve-se avisar o condutor piscando os faróis e desviando o foco de visão para o acostamento do lado direito.

O excesso de luz solar incidindo nos olhos, causa ofuscamento e isso acontece com mais facilidade pela manhã e no final da tarde, podendo ocorrer também pelo reflexo da luz solar em objetos polidos, como latas, vidros, para-brisas, etc.

Para evitar o ofuscamento é indicada a utilização de pala de proteção (equipamento obrigatório no veículo) ou óculos de sol. Além disso, é bom conduzir com mais atenção, mantendo os faróis baixos acesos.

A falta de iluminação nas estradas e rodovias, assim como os faróis com defeito, mal regulados ou que não funcionam, causam situações de pouca visibilidade (penumbra) que impedem o condutor de perceber situações de risco a tempo de evitar danos maiores ao veículo e aos usuários da via, tais como: buracos na pista, desvio, acostamento em desnível, ponte interditada, etc.

Neste caso, é prudente que o condutor dirija mais devagar, com atenção redobrada, regule corretamente os faróis e nunca dirija com eles apagados ou com defeito.

#### **Tempo**

A chuva, o vento, o granizo, a neve, a neblina, a fumaça, o fogo o frio e até mesmo o calor excessivo, diminuem muito a capacidade de conduzir o veículo.

Além da dificuldade do condutor de ver e ser visto, as condições adversas de tempo causam problemas nas estradas como barro, areia, desmoronamento, tornando-as mais lisas e perigosas, causando derrapagens e acidentes.

Nessas situações, é importante que o condutor reduza a marcha, acenda as luzes e, se o tempo estiver muito ruim, saia da estrada e espere que as condições melhorem (procure um local adequado, sem riscos, como um recanto, posto rodoviário ou, ainda, posto de gasolina).

#### **Vias**

Antes de iniciar um percurso, é sempre bom procurar informações sobre as condições das vias, nas estradas, rodovias e perímetro urbano que será utilizada, para planejar melhor o itinerário, assim como o tempo que será necessário para chegar ao destino desejado.

Essas informações podem ser obtidas com o policial de trânsito, pelo rádio, ou com outros condutores que a usem com frequência.

Conhecendo suas reais condições como: estado de conservação da via, largura, se existe acostamento ou não, quantidade de veículos, etc; é possível que o condutor se prepare melhor para aquilo que vai enfrentar e tomar os cuidados indispensáveis à segurança e uso de equipamentos que auxiliem no percurso, como, por exemplo, o uso de correntes nas estradas.

Algumas condições adversas das vias de trânsito:

- . curvas;
- . desvio;
- . subidas e descidas;
- . tipo de pavimentação;
- . largura da pista;
- . desníveis;
- . acostamento;
- . trechos escorregadios;
- . buracos;
- . obras na pista.

É importante que o condutor verifique se os equipamentos de uso obrigatório para tais situações estão em perfeitas condições de uso, bem como o bom funcionamento do veículo.

#### **Trânsito**

Trata-se, aqui, da presença de outros elementos (pedestres, veículos, animais, etc.) na via, e também a determinadas ocasiões (natal, carnaval, férias) que interferem no comportamento do condutor e na quantidade de veículos, pedestres e condutores de veículos não automotores em circulação nas vias.

#### **Pode-se diferenciar duas situações de trânsito:**

- Nas cidades (vias urbanas)

O trânsito é mais intenso e mais lento, havendo maior número de veículos, pedestres e condutores de veículos não automotores, mas existe uma sinalização específica para controle do tráfego com segurança.

Em determinados locais (área central, área escolar, órgãos públicos) em que o número de veículos e pedestres é maior, e também em determinados horários (entrada ou saída de trabalhadores e escolares) que chamamos de "rush", as dificuldades no trânsito aumentam.

Se possível, é prudente que o condutor evite estes horários ou locais, faça uso do transporte coletivo, obedeça toda a sinalização existente e redobre a atenção e cuidados ao conduzir.

- Nas estradas e rodovias (vias rurais)

Os limites de velocidade são maiores (consulte a tabela de infrações e penalidades), mas o número de veículos e pedestres geralmente é menor, o que predispõe o condutor a exceder a velocidade permitida, aumentando também o risco de acidentes, além de cometer infração de trânsito.

Em determinadas épocas (férias, feriados prolongados, festas), o número de veículos aumenta, causando congestionamento e outros tipos de problemas com o trânsito.

Deve o condutor verificar as reais condições do seu veículo, abastecer de combustível necessário ao percurso e manter a calma. Em certos locais, as condições de trânsito mudam devido a presença de maquinários agrícolas, carroças, animais, ônibus de excursão, caminhões de transporte, etc., tornando o trânsito mais lento e mais difícil.

Há também a possibilidade de recuperação de vias, ou construções, situações que causam sérios problemas ao deslocamento e dificultam o trânsito no local.

O bom condutor é cauteloso. Observa bem a sua frente, prevê situações de risco no trânsito, evita situações difíceis, obedece às instruções recebidas no percurso e sempre mantém a calma e a educação.

#### **Veículo**

É um fator muito importante a ser considerado para que não ocorra acidentes, porque péssimas condições do veículo são responsáveis por um número enorme dos acidentes ocorridos em trânsito, normalmente envolvendo outros veículos, pedestres, animais, o patrimônio público e o natural.

Deve-se manter o veículo em condições de transitar e responder tecnologicamente a todos os comandos necessários, pois: "não é possível dirigir com segurança usando um veículo defeituoso".

Lembre-se: Um veículo em mau estado de conservação, além da possibilidade de "deixá-lo na mão", vai resultar numa penalidade prevista no Código de Trânsito.

São muitas as condições adversas causadas por um veículo defeituoso, aqui serão listadas apenas os defeitos mais comuns que podem causar acidentes:

- . pneus gastos;
- . limpadores de para-brisa com defeito;
- . freios desregulados;
- . falta de buzina;
- . sistema de suspensão com problemas;
- . lâmpadas queimadas;
- . espelhos retrovisores deficientes;
- . defeito nos equipamentos obrigatórios;
- . cinto de segurança defeituoso.

Cuidado: revisões periódicas e manutenção completa mantêm o veículo em boas condições de uso, e pequenos cuidados diários garantem sua segurança no trânsito e o cumprimento da legislação.

#### Condutor

Esta é a condição adversa mais perigosa, mas é também a mais fácil de ser evitada, pois trata-se do estado em que o condutor se encontra física e mentalmente no momento em que irá fazer uso do veículo no trânsito.

São várias as situações envolvendo o estado físico e mental do condutor (doenças físicas, problemas emocionais) e podem ser momentâneas, ou definitivas (problemas físicos, corrigidos e adaptados ao uso do veículo).

Cabe ao condutor avaliar suas reais condições ao propor-se a conduzir um veículo, e ter o bom senso para evitar envolver-se em situação de risco.

Lembre-se: Dirigir quando sentir-se sem condições físicas ou emocionais, põe em risco não só a sua vida, mas a de todos os usuários do trânsito.

Existem muitas condições adversas do condutor, sendo as mais comuns:

- Físicas
  - . fadiga;
  - . dirigir alcoolizado, após ter utilizado um “rebite”, ou qualquer outra droga, mesmo que sejam remédios;
  - . sono;
  - . visão ou audição deficiente;
  - . perturbações físicas (dores ou doenças).

#### - Mentais

- . estados emocionais (tristezas ou alegrias) ;
- . preocupações;
- . medo, insegurança, inabilidade.

#### Quais são os tipos de colisões no trânsito?

As colisões podem envolver um ou mais veículos, como também outros usuários do trânsito e objetos fixos.

É importante para o condutor defensivo conhecer cada um dos tipos de colisão e saber como agir em cada caso.

Existem os seguintes tipos de colisão:

- Colisão com o veículo da frente
- Colisão com o veículo de trás
- Colisão frente com frente
- Colisão no cruzamento
- Colisão na ultrapassagem
- Colisão misteriosa
- Colisão com objetos fixos
- Abalroamento
- Colisão nas manobras de marcha ré
- Colisão na passagem de nível
- Colisão com veículos pesados
- Colisão com motocicletas
- Colisão com ciclistas

- Colisão com pedestres
- Colisão com animais

#### O que é e como evitar uma colisão com o veículo da frente?

O que é	Como evitar
É quando o veículo bate no veículo logo à sua frente, que circula na mesma direção e sentido.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Manter a distância de seguimento de 2 segundos em relação ao veículo da frente.</li> <li>• Observar o trânsito à frente do veículo que o precede, para se antecipar a qualquer situação de perigo que possa levá-lo a frear bruscamente.</li> <li>• Ficar atento aos sinais emitidos por esse veículo da frente para saber se vai parar, mudar de direção ou realizar alguma manobra.</li> </ul>

#### O que é e como evitar uma colisão com o veículo de trás?

O que é	Como evitar
É quando o veículo atrás de você bate na traseira do seu carro.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Não parar bruscamente é a principal regra. Se você frear de forma repentina e inesperada, as chances de alguém colidir na sua traseira são bem grandes.</li> <li>• Definir o trajeto e sinalizar com antecedência, indicando com sinal de braço e luz de seta mudanças de direção.</li> <li>• Facilitar a ultrapassagem, sempre que possível.</li> </ul>

#### O que é como evitar uma colisão frente com frente?

O que é	Como evitar
É quando 2 veículos colidem de frente. A força do impacto corresponde à soma das velocidades dos 2 veículos.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ultrapassar com segurança, somente em condições de boa visibilidade e onde for permitido.</li> </ul>
Ou seja, se ambos estiverem a 80 km/hora, o impacto será de 160 km/hora, por isso suas consequências são tão graves.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrar nas curvas com velocidade moderada, seguindo a trajetória do raio da curva.</li> </ul>
Acontecem geralmente por causa de ultrapassagens mal planejadas ou realizadas em locais proibidos.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Respeitar os limites de velocidade e demais condições da via.</li> </ul>